



Fiche d'information

24 septembre 2025

Couverture des coûts du trafic poids lourds

1. Définition

Depuis le 1er janvier 2001, la redevance poids lourds liée aux prestations (RPLP) est prélevée sur le trafic des poids lourds (plus de 3.5 t) sur le territoire douanier suisse.

Le montant de la redevance doit respecter l'article 7, alinéa 1 de la LRPL¹ : « Le produit de la redevance ne doit pas excéder les coûts d'infrastructure non couverts et les coûts supportés par la collectivité. »

Selon l'article 7, alinéa 2 de la LRPL, les coûts supportés par la collectivité sont précisés : « Les coûts supportés par la collectivité correspondent au solde des coûts et des avantages externes de prestations de service public du trafic des poids lourds. »

De plus, le Tribunal fédéral affirme dans sa décision du 19 avril 2010² que les coûts imposés aux autres usagers de la route doivent être considérés comme des coûts externes. Cela comprend également les coûts de temps dans les embouteillages causés par le trafic des poids lourds.

Pour calculer le taux de couverture des coûts du trafic poids lourds en Suisse, les coûts d'infrastructure³, les coûts externes selon l'approche « Catégorie trafic poids lourds »⁴ et les coûts de temps dans les embouteillages causés par le trafic poids lourds⁵ doivent être pris en compte. Les coûts privés, tels que les dépenses en carburant, ne sont pas intégrés dans le calcul puisqu'ils sont par définition couverts et ne constituent pas des « coûts supportés par la collectivité ». ⁶

Les impôts et redevances spécifiques au transport que les poids lourds payent⁷ sont pris en compte comme contribution à la couverture des coûts. Cela comprend entre autres les recettes totales de la RPLP.

¹ RS 641.81 - Loi fédérale du 19 décembre 1997 concernant une redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (Loi relative à une redevance sur le trafic des poids lourds, LRPL) (admin.ch)

² Décision du TF 136 II 337 (bger.ch)

³ [Compte d'infrastructure routière | Office fédéral de la statistique \(admin.ch\)](http://Compte d'infrastructure routière | Office fédéral de la statistique (admin.ch))

⁴ Ou « Sicht Verkehrsart ». Voir rapport (en allemand) Ecoplan et Infras (2024), Externe Effekte des Verkehrs 2021: Umwelt-, Unfall- und Gesundheitseffekte des Strassen-, Schienen-, Luft- und Schiffsverkehrs, chapitre 3.1.2

⁵ Voir chapitre 3.1 (en allemand) [Kosten der Überlastung der Transportinfrastruktur \(KÜTI\) Grundlagenstudie](http://Kosten der Überlastung der Transportinfrastruktur (KÜTI) Grundlagenstudie)

⁶ La statistique [Coûts et financement des transports | Office fédéral de la statistique \(admin.ch\)](http://Coûts et financement des transports | Office fédéral de la statistique (admin.ch)) comprend également les coûts privés des transports. Son but est d'indiquer tous les coûts liés aux transports. Le taux de couverture du trafic poids lourds calculable sur cette base, automatiquement plus élevé, n'a pas la même utilité.

⁷ RPLP, Impôt sur les huiles minérales, etc. - voir [Compte d'infrastructure routière | Office fédéral de la statistique \(admin.ch\)](http://Compte d'infrastructure routière | Office fédéral de la statistique (admin.ch))



2. Calcul couverture des coûts du trafic poids lourds

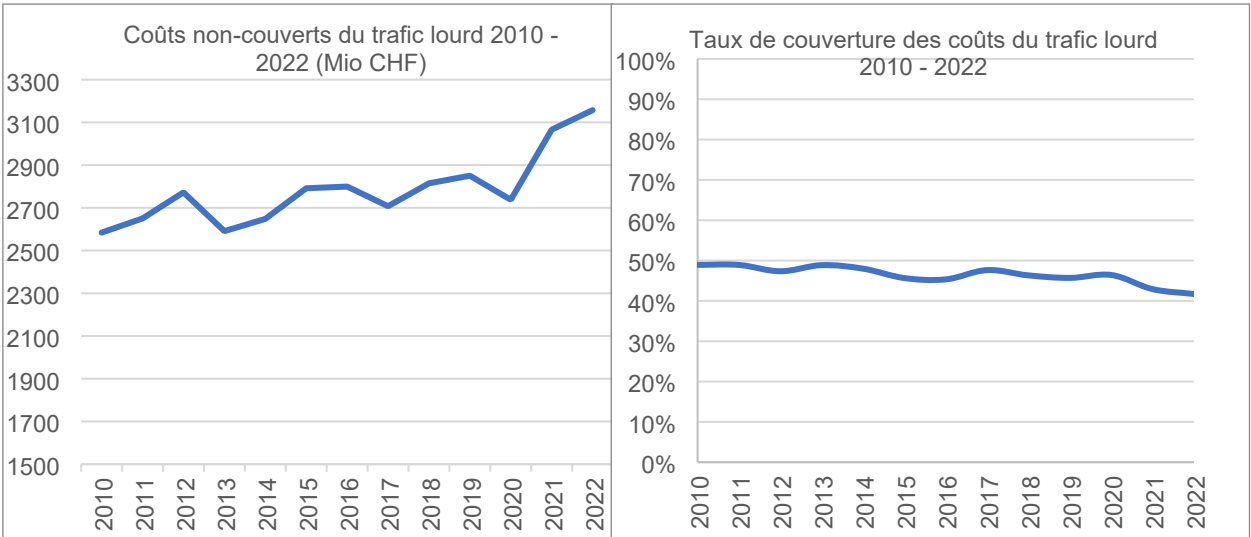
En partant des explications qui précèdent, la couverture des coûts du trafic poids lourds est calculée comme suit :

Couverture des coûts du trafic poids lourds 2022^{8&9}

Approche « Catégorie trafic poids lourds » (selon décision TF 136 II 337)		
Total des coûts		5'416 Mio. CHF
dont coûts d'infrastructure		1'391 Mio. CHF
dont coûts externes (sans les coûts d'embouteillages)		3'475 Mio. CHF
dont coûts de temps dans les embouteillages		551 Mio. CHF
dont coûts couverts		2'259 Mio. CHF
dont recettes pour les infrastructures		1'202 Mio. CHF
dont ~1/3 de la recette RPLP (cantons)		558 Mio. CHF
dont ~2/3 de la recette RPLP		1'057 Mio. CHF
dont non-couverts		3'157 Mio. CHF
Taux de couverture des coûts =	$\frac{\text{Coûts couverts}}{\text{Total des coûts}}$	41.7 %

Les recettes de la RPLP sont indiquées séparément ci-dessus : environ un tiers des recettes nettes revient aux cantons et alimentent leurs comptes d'infrastructure, les deux tiers restants entrent dans le fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF)¹⁰.

Évolution de la couverture des coûts du trafic poids lourds en Suisse 2010-2022^{11&12}



⁸ Ecoplan et Infras (2024), [Externe Effekte des Verkehrs 2021: Umwelt-, Unfall- und Gesundheitseffekte des Strassen-, Schienen-, Luft- und Schiffsverkehrs](#).

⁹ Office fédéral de la statistique (2025), [Compte d'infrastructure routière | Office fédéral de la statistique \(admin.ch\)](#)

¹⁰ Pour une vue d'ensemble du financement des transports, voir [Financement des transports](#)

¹¹ Les coûts externes depuis 2010 sont calculés selon la méthode révisée en 2024 décrite dans Ecoplan et Infras (2024), [Externe Effekte des Verkehrs 2021: Umwelt-, Unfall- und Gesundheitseffekte des Strassen-, Schienen-, Luft- und Schiffsverkehrs](#). Une vue d'ensemble des résultats les plus récents se trouve dans la fiche d'information, disponible sur le site de l'ARE [Coûts et bénéfices externes des transports](#)

¹² Office fédéral de la statistique (2025), [Compte d'infrastructure routière | Office fédéral de la statistique \(admin.ch\)](#)

Annexe : révision de méthode et effets sur les résultats

Entre 2022 et 2024, l'ARE a mandaté une révision de la méthode de calcul des coûts externes du transport. Depuis les résultats 2021, les coûts externes du trafic des poids lourds sont calculés selon la nouvelle méthode. Les chiffres 2010-2020 ont été révisés, pour mettre à disposition une série cohérente.

De plus amples informations sur la révision sont disponibles dans le rapport de méthode Ecoplan et Infras (2024)¹³, dont le résumé est traduit en français, ainsi que dans la fiche d'information de l'ARE.¹⁴

La révision de méthode implique une augmentation des coûts externes (hors coûts d'embouteillage) du trafic poids lourds. Pour 2021, ils se montaient à 2.9 milliards de francs, soit le double des coûts externes du trafic poids lourd en comparaison de la méthode utilisée avant 2024. Les deux facteurs explicatifs de cette hausse sont l'actualisation du coût climatique (CHF par tonne de CO₂-équivalent), expliquant 1.1 milliards de hausse et l'actualisation du calcul des impacts de la pollution de l'air sur la santé, faisant augmenter les coûts des poids lourds de 350 millions de francs :

- Le précédent coût climatique par tonne de CO₂-équivalent était auparavant de 140 CHF, issu d'une étude de 2009 basée sur les coûts d'évitement. Il reposait sur des hypothèses qui sont devenues caduques¹⁵ et nécessitait donc d'être actualisé. Le nouveau coût climatique est calculé avec le modèle GIVE¹⁶. Le modèle d'estimation des conséquences du changement climatique a été développé par un consortium de chercheurs, internationalement reconnu et utilisé dans d'autres pays (par exemple, par l'office de l'environnement en Allemagne). Le modèle est disponible en open source et adaptable pour chaque pays. L'estimation centrale pour la Suisse en 2021 fournit un coût climatique de 430 CHF par tonne de CO₂-équivalent. Des analyses de sensibilités sont recommandées au vu de l'incertitude qui caractérise la modélisation des effets climatiques.
- Le deuxième facteur expliquant l'augmentation des coûts est l'actualisation de la méthode de calcul des coûts de santé. Ici, les études épidémiologiques récentes indiquent globalement des impacts plus grands sur la santé à cause des particules fines. De plus, les calculs intègrent trois pathologies supplémentaires, le cancer du poumon, la démence et le diabète. Le consensus scientifique s'est en effet renforcé autour des relations de causes à effets entre la pollution atmosphérique et ces maladies, dont des estimateurs sont désormais disponibles.

Le calcul des coûts du bruit n'a pas été actualisé sur le plan méthodologique lors de la révision de la méthode de calcul de 2024.

¹³ Ecoplan et Infras (2024), [Externe Effekte des Verkehrs 2021: Umwelt-, Unfall- und Gesundheitseffekte des Strassen-, Schienen-, Luft- und Schiffsverkehrs](#)

¹⁴ Disponible sur le site de l'ARE [Coûts et bénéfices externes des transports](#)

¹⁵ Notamment sur l'objectif de réduction et l'évolution des émissions depuis 2009

¹⁶ Voir [RFF-Berkeley Greenhouse Gas Impact Value Estimator \(GIVE\) Model](#)